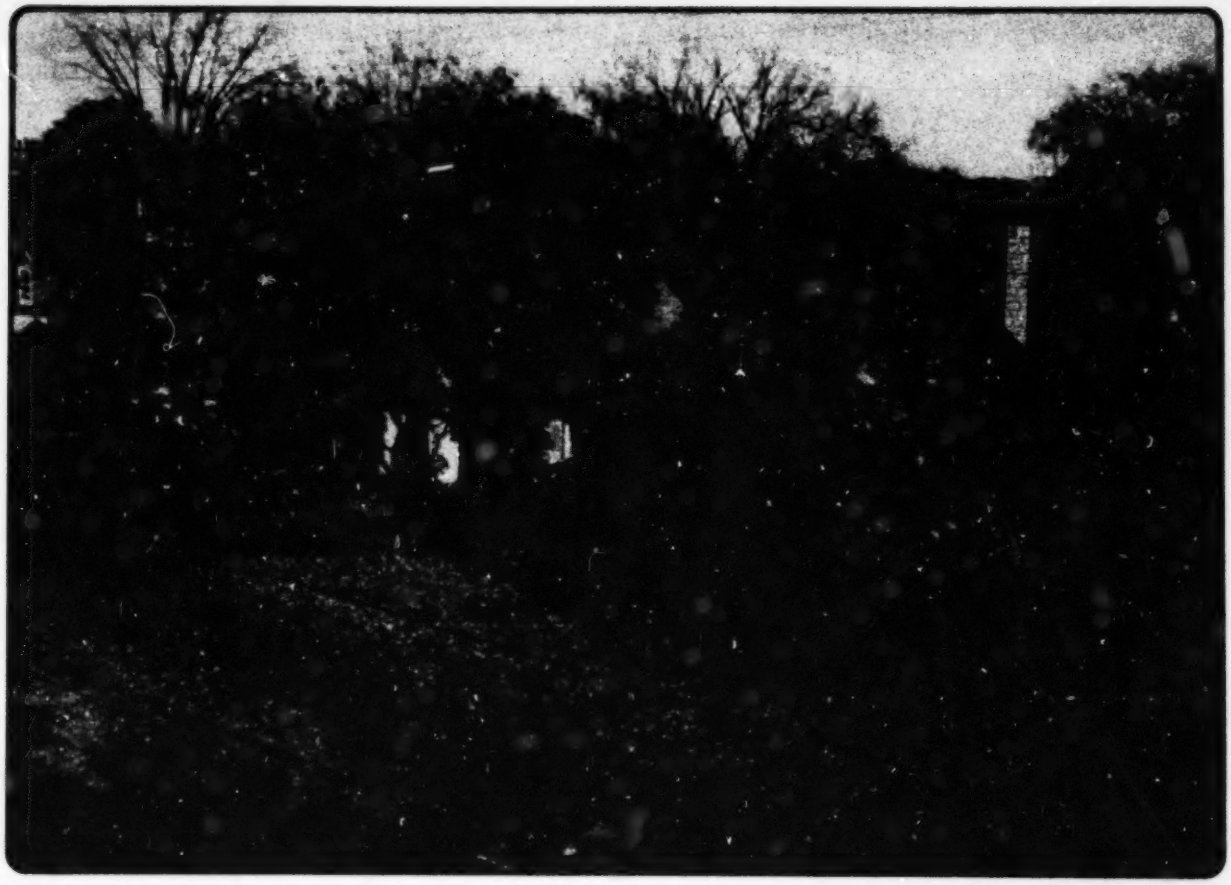
Urban Residential Areas



Discussion Paper 6

OFFICIAL PLAN REVIEW

The Regional Municipality of Ottawa - Carleton
Planning Department
November, 1985

86-1019/

OFFICIAL PLAN REVIEW REPORTS AVAILABLE

1. Summary of Official Plan Review Discussion Papers
2. Regional Development Strategy
3. Employment Areas
4. Central Area/Inner Area
5. Regional-Scale Facilities
6. Urban Residential Areas
7. Housing
8. Development in the Rural Area
9. Natural Resources
10. Environmental Constraints
11. Environmental Protection
12. Environmental and Heritage Resources
13. Transportation
14. Implementation

(aussi disponible en français)

OFFICIAL PLAN REVIEW

URBAN RESIDENTIAL AREAS

DISCUSSION PAPER

REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
PLANNING DEPARTMENT November, 1985

TABLE OF CONTENTS

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	The regional interest in urban residential areas	1
3.0	Regional objectives in urban residential areas	2
4.0	Policy matters	4
	4.1 Designation and permitted uses	4
	4.2 Commercial uses and community facilities in residential areas	6
	4.3 Location of higher density residential development	8
	4.4 New residential areas and transit services	10
	4.5 Energy conservation	11

1.0 INTRODUCTION

The Official Plan for the Regional Municipality of Ottawa-Carleton was adopted in 1974. It is being reviewed to see whether it should be updated. Several papers have been prepared as part of this review. They are listed inside the front cover and are available on request. This is the discussion paper on urban residential areas for which a longer resource paper is available on request.

The purpose of the review is to prepare policies suitable for adoption in the regional official plan which will guide the physical development of the regional municipality for the next 20 years and beyond. Consultation with the public and affected agencies is an important part of the review process and individuals and groups are invited to respond to this paper and other documents.

The review is being carried out in two stages. Stage 1 concluded in December 1984 when Regional Council adopted 14 recommendations. Stage 2, of which this paper is a part, is to develop policy proposals based on the 14 recommendations. The 14 recommendations may be found inside the back cover.

2.0 THE REGIONAL INTEREST IN URBAN RESIDENTIAL AREAS

The paper on regional development strategy proposes nine regional goals. The two which affect urban residential areas are as follows:

- To protect inhabitants from exposure to adverse environmental influences.

- To provide for a land use and transportation system which emphasises convenience of movement between destinations and affords good opportunity for the provision of a full range of utilities and community facilities.

From these goals two regional interests in urban residential areas are proposed.

Residential areas in the urban part of the municipality contain the day-to-day home environment for approximately 90% of the population. These areas include housing, a variety of services and facilities and some forms of employment. Residents should not have their health or security endangered, live in areas that are a visual affront, or be inconvenienced by a poor location, deficient public services, or long travel distances to places they need to visit in the urban area. While recognizing it is not exclusive to the region, it is proposed that there is a regional interest in:

The provision of a safe, attractive and convenient living environment for urban residents.

The way urban residential areas are planned and developed affects the cost of providing public infrastructure and services. The overall design of residential areas, the density of development, the mix of land uses and the degree to which new suburban development is contiguous with existing development have an influence on the costs borne by area municipalities, school boards and utility companies, as well as regional government. It is desirable that these costs be minimized.

However it is recognized that there are trade-offs to be made between economic efficiency and other, non-economic, considerations. In the interest proposed below the words "cost-effective" imply that the economic costs and benefits to the region must be balanced with non-economic considerations, including social costs and benefits. It is therefore proposed that the second regional interest is in:

The planning and development of urban residential areas in relation to the cost-effective delivery of regional infrastructure and services.

3.0 REGIONAL OBJECTIVES IN URBAN RESIDENTIAL AREAS

The above two interests lead to four regional objectives. They relate in part to the form of residential areas.

Form means the basic or underlying relationship among the elements of a residential area. These elements include the location and extent of low, medium and high density housing, areas for community facilities and employment and the road pattern.

It is important that residential areas be convenient. Convenience in this context means improving the access to, and the opportunities to obtain, local services. It involves firstly improvements in transportation, eg. for walking and bicycling, for taking transit or personal motor vehicles and secondly the amount, variety and location of services and facilities.

The opportunity to walk and bicycle in a residential area contributes to attractiveness, convenience and energy conservation. A few strategically placed bicycle and pedestrian links can often greatly reduce the length of bicycle and walking trips.

If shopping, places of worship, schools and other community facilities are close by, they will be more convenient to local residents. This does not mean that all people will use the facilities in their local area. There is always an element of choice involved. However it is important to provide the opportunity to use local facilities. Of course the desirable mix of services and facilities will vary from area to area depending on the need. Eg. nursery schools may be required in one area, drop in centres for teenagers in another, outreach programs for the elderly in another.

In general convenience goes hand in hand with conservation of energy for transportation purposes, eg. shorter trips are both more convenient and energy conserving. However there is a second aspect to energy conservation which is not travel-related. This is the provision of opportunities to reduce the amounts of conventional energy used for space heating and water heating. This opportunity can be provided if streets and building lots are oriented for good solar access, permitting the use of active and passive solar systems.

Efficient transit routes based on well planned collector roads will be convenient to residents, provide opportunities for more frequent transit service to all residents, conserve energy and reduce transit operating costs. There is evidence, discussed in more detail later, that transit ridership is increased if medium and high density housing is located close to transit routes and to rapid transit stations. The appropriate location of other land uses in residential areas also has an impact on the provision of regional transportation services.

Three objectives flow from this -

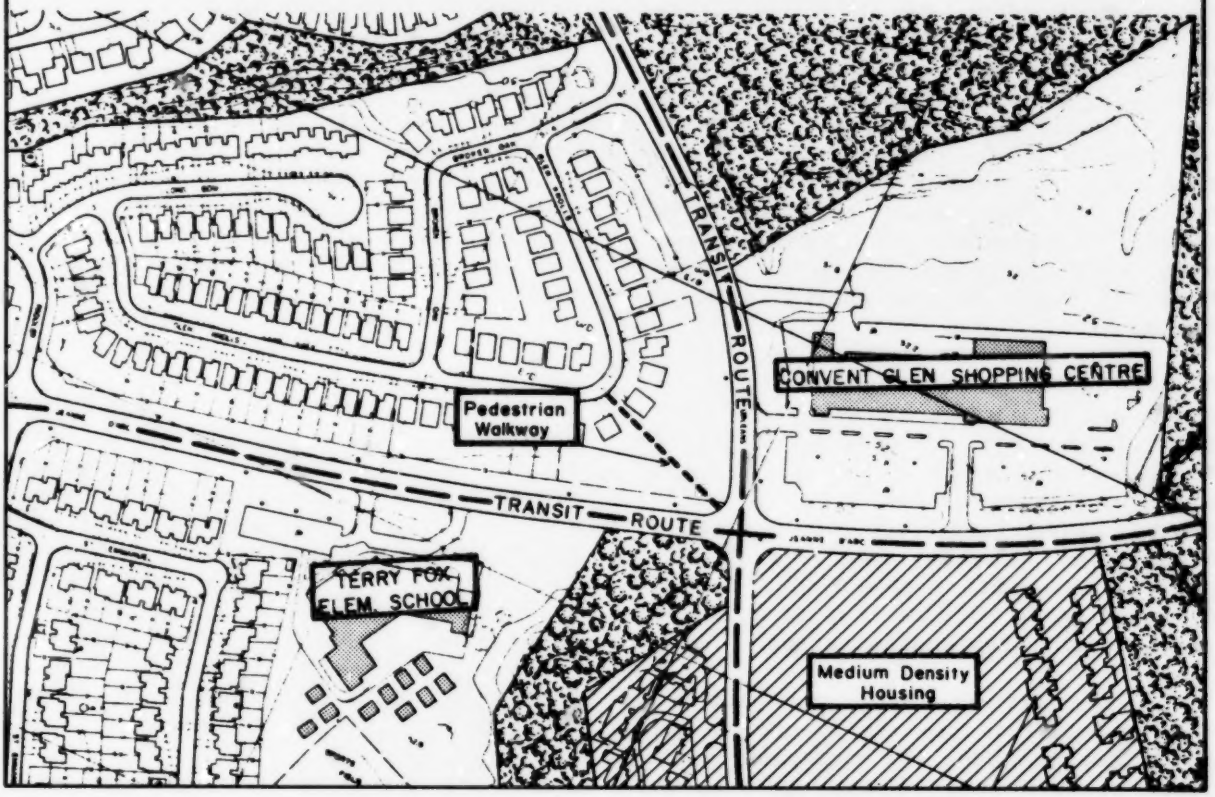
1. **To provide opportunities for convenience and energy conservation in the planning of residential areas.**

2. **To support the provision of a wide range of services and facilities in residential areas.**

3. **To ensure that the location of uses and the street pattern in residential areas contribute to the cost-effective delivery of regional transportation services.**

Figure 1

Pedestrian link to school, shopping and transit



The expected growth in population will create change. New or improved roads, transitways and major pipes (regional infrastructure) and new community facilities may be required. These will have an effect on some residential areas. Recognising this, a proposed regional objective is

4. **To provide regional infrastructure, transit service and opportunities for new community facilities, with minimal adverse effects on the quality of life in residential areas.**

4.0 POLICY MATTERS

4.1 Designation and permitted uses

The areas proposed for designation as residential areas are shown on Figure 2. They are or will be used predominantly for housing of various types. There is a separate paper on housing that discusses the adequate provision of housing of various types and tenures, including special needs housing. That paper proposes that Council encourage, but not require, area municipalities to permit group homes in all areas designated or zoned residential.

Residential areas also include commercial uses and community facilities. Some of these are intended to serve the needs of a small local area (e.g. convenience stores), while others serve the needs of a broader area (e.g. nursing homes, specialty stores). In either case they are of a type and scale suitable for location in predominantly residential areas.

There may also be home occupations. Home occupations are the secondary use of a dwelling by the occupant as a place of work (the primary use remains residential). Examples include the offices of professions and consulting businesses, tradesman and contractors; small scale manufacturing and repair of small articles; workshops for tailors, hairdressers or barbers; and studios for artists or artisans.

It is possible that more permissive policies concerning home occupations could reduce travel, thus conserving energy, and increase the local provision of services in residential areas. Furthermore it is possible that use of new communications technology, i.e. people working at home with computer terminals, will create the need for a fundamental reappraisal of policy towards home occupations.

Home occupations are regulated by area municipalities primarily through local official plans and zoning by-laws. The existing regional official plan is silent as to whether such uses are permitted in residential areas. In the past Council approved a recommendation that encouraged the area municipalities to study the impacts of less restrictive policies concerning home occupations. As long as the intent is to encourage, rather than require, the area municipalities to peruit home occupations, it is recommended that the regional official plan remain silent on this issue.

Many residential areas are bounded by arterial roads whose primary function is to carry traffic. (Generally arterial roads are regional roads, but not all regional roads are arterials). In some older areas, land along these arterial roads has been developed for auto-oriented non-residential uses such as motels, service stations, auto dealerships and drive-in restaurants, as well as neighbourhood and community shopping centres. Examples include parts of Carling Avenue, Bank St. (south) and St. Laurent Boulevard.

There are three primary concerns with the development of such commercial strips: 1) their impact on the roads' ability to carry traffic; 2) their impact on achievement of employment distribution objectives; and 3) their local impact on adjacent uses.

The impact of existing commercial strips on the road is minimised by requirements concerning access points, turning lanes, and so forth during the development control (site plan) process. In newly developing areas, road impacts can be minimised by the provision of separate service lanes and shared access points.

With the regard to the impact on employment distribution, available information suggests that employment is generally locating in the preferred

locations. The existing regional official plan does not provide specific criteria for deciding the scale at which a commercial use would be more appropriately located in areas designated for employment. In general this is the approach proposed for the revised official plan, with two exceptions.

Firstly, in the paper on employment areas, it is proposed that community scale shopping facilities (defined as 10,000-25,000 square metres of gross leasable area or 108,000 to 269,000 square feet) be permitted only in intensive employment areas (as designated in the regional official plan). The existing plan permits community shopping centres (defined as 9,290 to 23,225 square metres of gross leasable area or 100,000 to 250,000 square feet) in residential areas as provided for in local official plans and in the commercial strips discussed above.

Secondly, the paper on employment areas also recommends that medical office buildings in excess of 2000 square metres (21,500 sq. ft.) and general office buildings in excess of 5,400 square metres (58,100 sq. ft.) be required to locate in intensive employment areas.

In both cases, these proposed policies are intended to maximise road and transit accessibility for these uses which draw large numbers of people, contribute to a lively mix of uses in intensive employment areas, and minimise traffic in urban residential areas.

The provisions of local zoning and site plan control by-laws largely determine the impacts of existing commercial strips on adjacent residential uses. In some older residential areas, properly planned and designed commercial uses may provide a buffer between a residential area and the noise and vibrations caused by traffic on a major road. The development of commercial uses along the Queensway through Centretown is an example.

In the case of existing strips, since commercial development and zoning have been in place for some time and since regional objectives do not appear to be threatened, it is proposed that area municipalities designate and regulate these existing strips through local official plans and zoning by-laws.

In the case of new arterial roads bordering residential areas, it is anticipated that proper planning and design (e.g. backlotting, berms, and sometimes location of commercial and community uses appropriate in type and scale to predominantly residential areas) will be sufficient to buffer residential uses from the noise and vibrations of traffic on such roads. Adequate sites for auto-oriented commercial uses are expected to be available in the existing commercial strips and along arterial roads bordering employment designations in the regional official plan.

1. **Residential areas identified on Figure 2 shall be used primarily for residential purposes. Non-residential uses designed to serve the needs of residential areas are also permitted. In addition, existing commercial strips along arterial roads bordering urban residential areas may be designated and zoned for commercial use in local official plans, provided that the function of the road to carry traffic and the achievement of regional employment distribution objectives are not jeopardised.**

4.2. Commercial uses and community facilities in residential areas

Based on the above it is important that adequate commercial uses and community facilities are provided to meet the needs of the residents. While planning policies cannot ensure the actual provision of these uses and facilities, it is possible to provide opportunity by considering the adequate provision of sites.

For those uses intended to serve the needs of nearby residents, good pedestrian and bicycle access is important. A convenience store is not very convenient if one hesitates to send a child by bicycle to run an errand. It is therefore important that the regional plan provide a mechanism for ensuring the provision of safe and convenient pedestrian and bicycle access.

An important consideration with regard to locating community facilities such as schools, community service centres, nursing homes and homes for the aged is the transit system. If these facilities are not located from the start on a street with transit service, pressure may result in extensions of transit routes onto streets which were not designed and built to handle bus traffic. This may create extra costs for OC Transpo and badly affect residences along the streets where the service is extended.

Figure 3

Grouping of community facilities

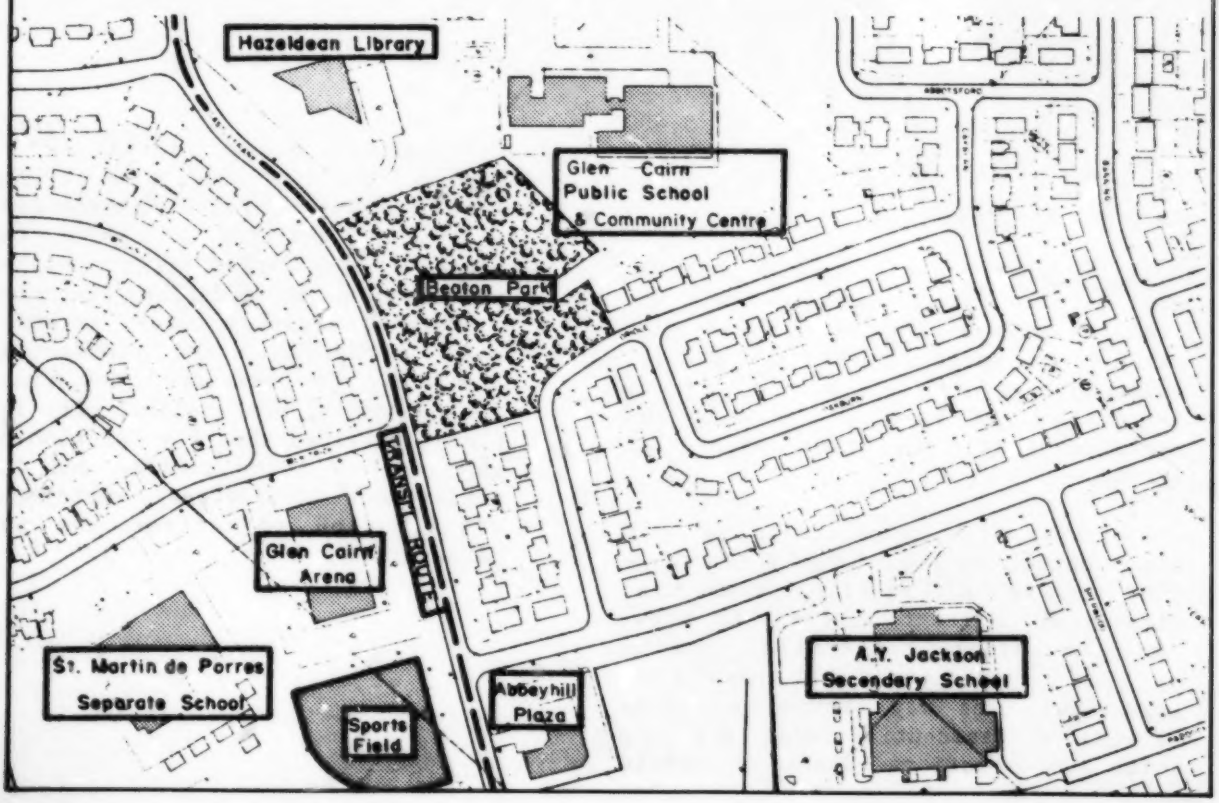
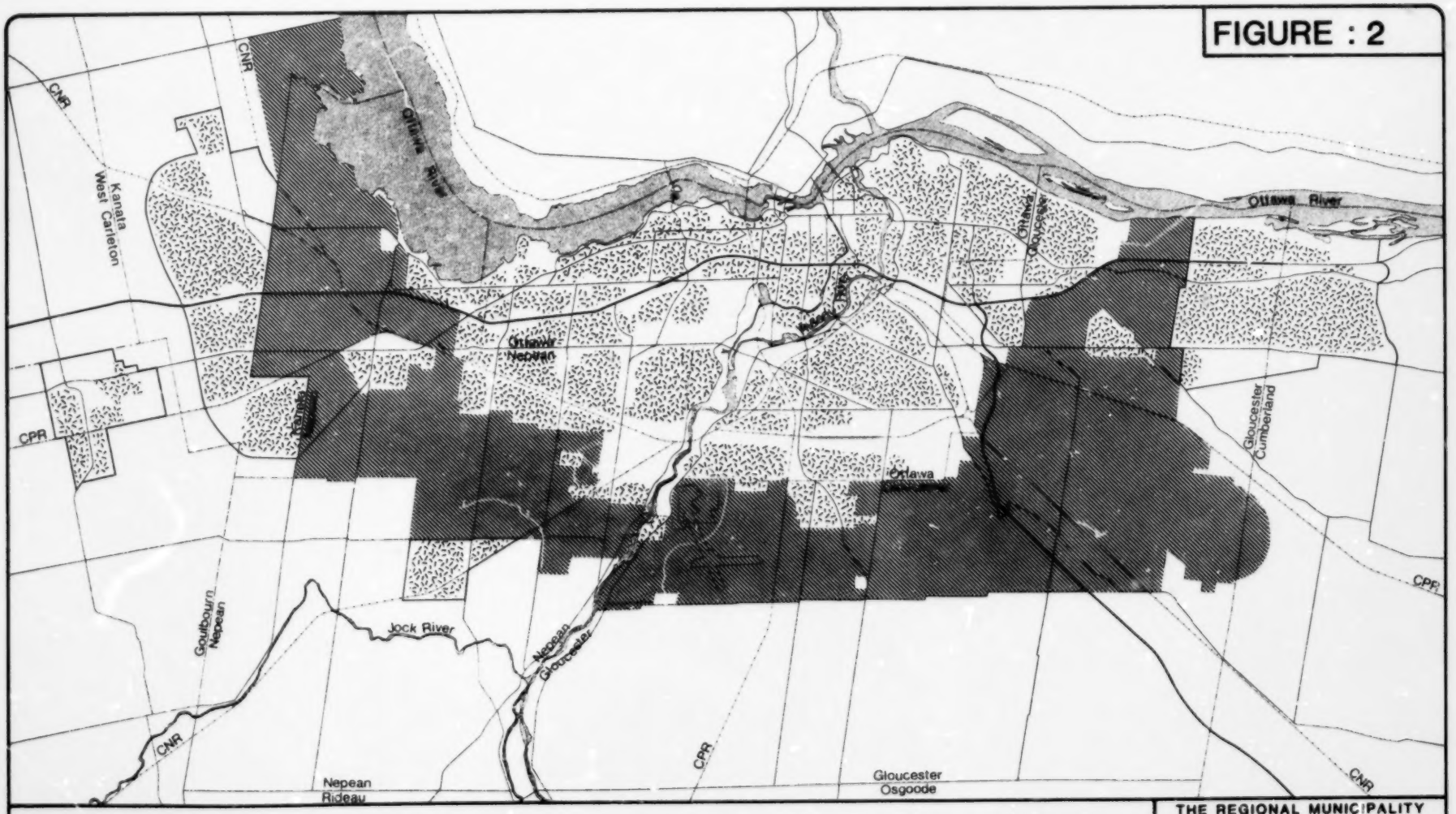


FIGURE : 2



URBAN RESIDENTIAL AREAS

Proposed for Designation as Urban Residential Areas

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale 2.5 0 2.5km. Échelle

OFFICIAL PLAN REVIEW, OCTOBER, 1985

Grouping related facilities such as parks, community centres and schools is a well established planning principle. Such grouping permits shared use of facilities and increases convenience and the possibilities for energy conservation because multi-purpose trips may be made. Accordingly it is recommended that this principle be incorporated in the official plan.

These regional planning policies may be implemented through the approval function of local official plans and of plans of subdivision delegated by the Ministry of Municipal Affairs to Regional Council. Accordingly the following is proposed as regional policy:

2. **When approving or considering local official plans, secondary plans, plans of subdivision, plans of condominium, zoning by-laws and site plans or amendments to one or more of them, Council will consider as appropriate to each:**

   i) **provision of sites for commercial and community facilities to meet the needs of residential areas;**

   ii) **provision of safe, convenient pedestrian and bicycle access to commercial and community facilities serving primarily local needs;**

   iii) **the grouping of related community facilities; and**

   iv) **location of community facilities on public transit routes.**

The recommended policy deals with the location of community facilities, including provision of convenient pedestrian, bicycle and transit access. The existing official plan also contains policies about reviewing the need for and adequacy of some community facilities. Such policies are not recommended for inclusion in the revised official plan. In some cases other specific agencies have the mandate and expertise to review service needs; in other cases detailed planning for service delivery requires more flexibility than the official plan process provides.

For example, in the case of nursing homes, and homes for the aged, the Ottawa-Carleton Regional District Health Council has the mandate and expertise for determining health care needs of senior citizens. In the case of services provided by local municipalities (police and fire protection, libraries, local parks and community centres), it is recommended that the area municipalities determine their own priorities and establish appropriate policies in local official plans. Of course, the four boards of education review the need for schools.

The regional municipality is directly involved in the provision of day care and community service centres (facilities which house a number of government and/or voluntary agencies who provide social services to a particular geographic area). Consequently it is logical that the Region review the need for and availability of these services. However, effective planning for service delivery requires a shorter time frame, more detail and more flexibility than the official plan process provides. Accordingly, it is suggested that Council review the need for day care and for community service centres on a regular basis outside the scope of the official plan.

4.3. Location of higher density residential development

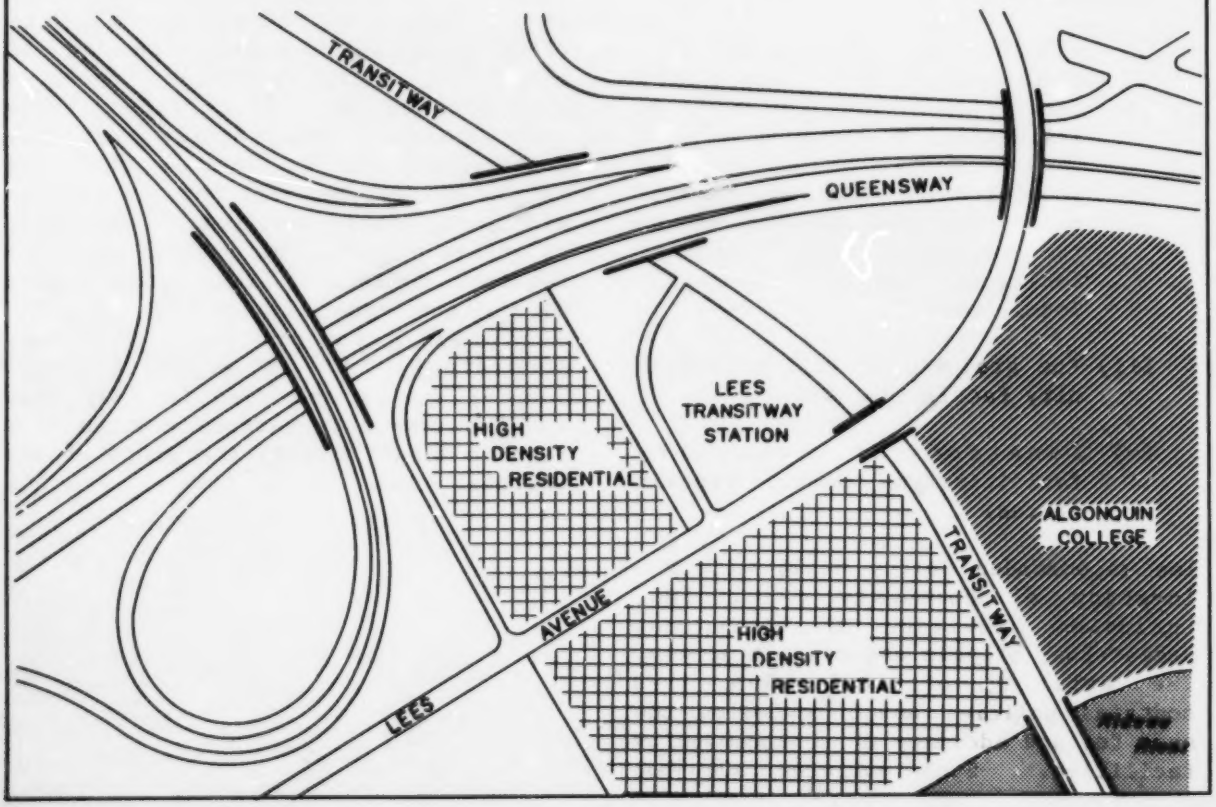
The term "higher density" refers to both medium and high density residential development. The term high density is not to be equated with high-rise buildings; there are many low and medium-rise forms of development which achieve high density in terms of dwelling units per hectare.

It is generally accepted that higher density residential development should be located where there is good transit service. Research in Toronto has demonstrated that although people are willing to walk 350-450 metres to a bus stop, the percentage of people who actually use transit declines with distance from the bus stop within this 350-450 metre zone. The acceptable walking distance to a rapid transit station is much higher, and evidence from Toronto shows that people who want to use transit regularly choose residential locations near rapid transit stations. It follows that if medium and high density housing is located close to transit stops, higher transit ridership will result than if medium and high density housing was located distant from transit stops.

A secondary benefit is energy conservation. A study in Portland Oregon found that 38 billion BTU's of energy per year could be saved if medium and high density housing were located along transit routes, near transit stations and adjacent to centres of employment and shopping.

Figure 4

High density housing near transitway station



A final consideration in the choice of location for higher density residential development is the amount of traffic in residential areas. Since transit routes in established areas are generally along major roads (arterials in older established areas and collectors in more recently established areas), higher density developments at these locations will have the least impact in terms of increasing traffic on local roads.

The transitway system, now under construction in Ottawa-Carleton, will create the opportunity for development and redevelopment at many of the stations. It is felt that the development of higher density residential uses near transitway stations, especially those transitway stations which are at shopping and employment centres, will extend the benefits of convenience and access (to transit and to goods and services) to the maximum number of people. Figure 5 shows the station locations, e.g. South Keys, Baseline and the town centres of Kanata and Orleans, where the development of mixed use employment centres (which may include high density residential in or adjacent) is the preferred alternative. At other stations, specifically Westboro, Lees, Hurdman, Riverview and Lebreton, an employment centre is not contemplated, but there may be potential for higher density residential development.

It is considered important that this potential be investigated and, if confirmed, that plans be prepared to ensure proper development. Plans are recommended in order to ensure that local services are adequate to support the proposed development, that convenient pedestrian access to transit stations is provided, and that any necessary measures to foster compatibility with adjacent land uses are identified and undertaken.

Some sites located close to transit stations are already zoned for medium and higher density residential development. While the studies noted above are in progress, it is important that potential residential densities already established are not reduced.

Lastly there are stations where the stable nature of existing development and lack of available vacant land, indicate that redevelopment to higher densities may only occur over the very long term. For these stations, no immediate studies are proposed.

In summary, the preferred locations for higher density residential development are along transit routes on arterials or collectors, near transitway stations, and adjacent to centres of employment and shopping. Accordingly, the following policies are proposed:

3. **When approving or considering local official plans, secondary plans, plans of subdivision, plans of condominium, zoning by-laws and site plans or amendments to one or more of them, Council will ensure:**

   i) **all new high density developments are located on streets serviced or proposed to be serviced by transit; and**

   ii) **all new medium density developments are located on streets serviced or proposed to be serviced by transit or are closer to such streets than low density development.**

   It is recognised that achievement of these standards may not be possible in the case of infill development but Council will apply these standards to all new development and to infill development wherever possible.

4. **Regional Council will initiate the preparation of plans to coordinate the development of medium and high density residential uses in areas near transitway stations. Such**

plans will be prepared jointly with the affected area municipality and property owners.

Such studies will assess the required services necessary to support the proposed development and determine the location and density of land uses. The plan will include provisions for pedestrian access to transit services and policies to foster compatibility with adjacent land uses and the local road system.

At the request of an area municipality Regional Council will participate in the preparation of similar plans for other areas with good transit access.

5. Until such plans are established when approving or considering local official plans, secondary plans, plans of subdivision, plans of condominium, zoning by-laws and site plans or amendments to one or more of them, Council will ensure

   i) that residential densities established in existing local official plans and zoning by-laws in areas near transitway stations are not reduced; and

   ii) that provision is made for pedestrian access between transitway stations and adjacent land uses.

4.4 New residential areas and transit services

For a number of years, the Region has been applying transit servicing guidelines to new residential and industrial subdivisions. The guidelines are intended to provide convenient access for transit users and enable efficient transit services.

The first ingredient is a well designed collector road system. (In new residential areas, transit routes are primarily on collector roads; in older areas which were often designed without collectors, transit service is primarily on arterial roads.) Better, more convenient transit service can be provided whenever well designed collector road systems permit efficient transit routings. Appropriate roadway geometrics and pavement design minimise the noise and vibrations caused by bus traffic.

Creating good pedestrian access to transit stops is also important. This relates to the objectives of convenience and energy conservation and the cost-effective delivery of regional transportation services. Cost-effectiveness can also be supported through the phasing of new residential development to ensure contiguous development, so that buses are not routed through large vacant areas where there are no passengers to pick up or drop off.

Pedestrian/bicycle link to transit stop

Accordingly, the following policies are proposed:

6. When approving or considering local official plans, secondary plans,

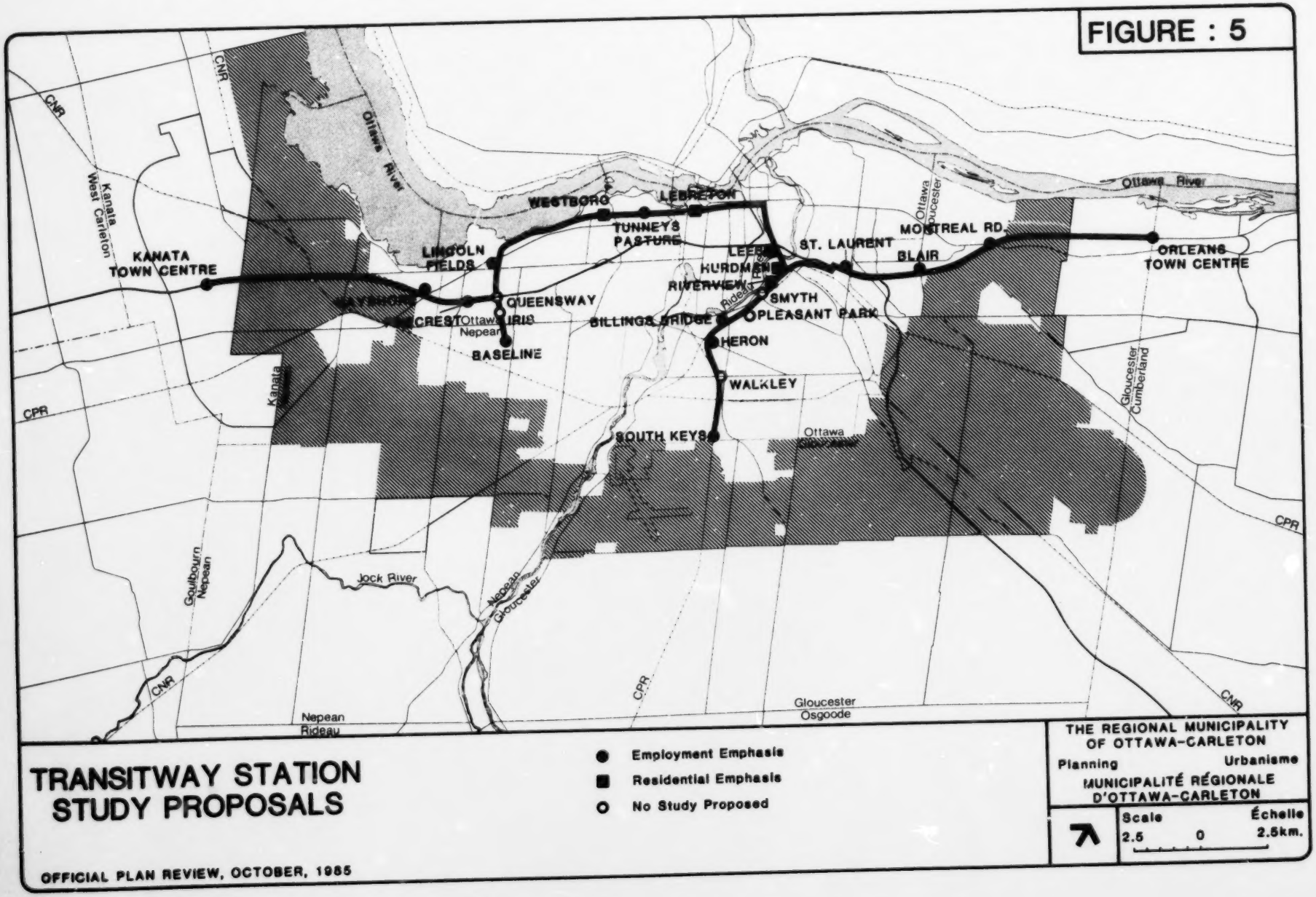


FIGURE : 5
KANATA TOWN CENTRE
KANATA WEST CARLETON
CNR
Ottawa River
WESTBORO
LEBRETON
TUNNEYS PASTURE
LINCOLN FIELDS
LEES
HURDMAN
RIVERVIEW
ST. LAURENT
MONTREAL RD.
BLAIR
ORLEANS TOWN CENTRE
Ottawa Gloucester
Ottawa River
QUEENSWAY
CREST
IRIS
BASELINE
Ottawa Nepean
Rideau
SMYTH
PLEASANT PARK
BILLINGS BRIDGE
HERON
WALKLEY
SOUTH KEYS
Ottawa Gloucester
Kanata
CPR
Gloucester Cumberland
Goulbourn Nepean
Jock River
Nepean Gloucester
Nepean Rideau
Gloucester Osgoode
TRANSITWAY STATION STUDY PROPOSALS
Employment Emphasis
Residential Emphasis
No Study Proposed
THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
Scale Échelle
2.5 0 2.5km.
OFFICIAL PLAN REVIEW, OCTOBER, 1985

plans of subdivision, plans of condominium, zoning by-laws and site plans or amendments to one or more of them, for new residential areas, Council will ensure:

i) collector road systems permit cost efficient transit routings within approximately 400 metres of all buildings;

ii) paved all season walkways which minimize walking distances to transit stops are provided; and

iii) sidewalks are provided on all streets carrying transit service.

7. When approving or considering local official plans, plans of subdivision, plans of condominium, zoning bylaws, or amendments to one or more of them, Council may require phasing of development to achieve contiguous development and efficient provision of regional services including transit.

4.5. Energy Conservation

The conservation of transportation energy by encouraging walking, bicycling and the use of public transit has been dealt with above. Another aspect of energy conservation is the provision of opportunities to build south-facing buildings in order to use solar energy in active or passive systems.

The simplest way to provide solar access to south-facing walls is to maximise the number of local streets which run east/west. This can be achieved through local official plan, secondary plan and plan of subdivision approvals. Accordingly the following policy is proposed for the regional official plan:

8. When approving or considering local official plans, secondary plans, plans of subdivision, or amendments to one or more of them, Council will ensure that good opportunity to develop south-facing buildings is provided wherever possible.

In the existing official plan an area in the north part of urban Kanata is designated as an "energy conserving community". The objective is to develop a community served by hot water district heating. Regional Council is currently examining the possibility of Energy from Waste plants in the region to convert garbage into energy. It is proposed to retain the existing designation and policies as follows:

9. The lands designated as "Energy Conserving Residential Area" will be used for the purpose of an energy conserving community, the population of which shall not exceed 2,200 dwelling units (8,000 persons) and shall be accommodated within the 75-100,000 population allocated for the West Urban Community. The area shall only be developed after the approval of a detailed secondary plan acceptable to both the City of Kanata and the Regional Municipality of Ottawa-Carleton. This plan shall establish the criteria as to how an energy conserving community is to be developed and should consider inter alia the following:

i) hot water district heating to all housing units;

ii) specified responsibility for the continuing ownership, management, and operation of the district heating system and monitoring of the same;

iii) establishment of structures and rate review acceptable to the Ministry of Energy;

iv) assurances that no financial costs will be incurred by the City of Kanata as a result of the development of district heating facilities; and

v) the secondary plan shall make provision for siting, insulation, landscaping, innovative architectural design, and other considerations necessary to maximize energy conservation.

RECOMMENDATIONS ADOPTED BY REGIONAL COUNCIL IN DECEMBER 1984 AS A BASIS FOR STAGE 2 OF THE OFFICIAL PLAN REVIEW

1. The Regional Development Strategy be on the basis that Ottawa-Carleton could grow to between 625,000 and 725,000 persons by the turn of this century, with the expectation of additional growth beyond 2001 and that infrastructure be provided incrementally dependent upon the actual amount of growth which materializes through the planning period.

2. The Regional Development Strategy be on the basis that the number of additional housing units required to 2001 will be in the range of 65,000 to 100,000 units, that a mixture of low, medium, and high density housing forms will be provided, and that a variety of housing types both inside and outside the greenbelt will best accommodate the housing requirements of this century.

3. The Regional Development Strategy be based on policies which ensure sufficient growth potential, within the Region including the designation of sufficient urban lands, as required, to meet the high growth projection to 2001.

4. In principle the Regional Development Strategy be on the basis of complete development inside the greenbelt and three urban communities east, west and south outside the greenbelt; the future location, configuration and timing of urban lands additional to those now designated as Phase I lands outside the greenbelt to be the subject of a further study, given that such study will establish the mechanisms through which growth to the south urban community will be permitted, inter alia, a population threshold of 75,000 in each of the east and west urban communities, extension of transitway construction to the Kanata and Orleans town centres, and minimum employment levels in these communities (a rational level established through technical study in phase II).

5. The Regional Development Strategy be based in general on achieving, or surpassing, the modal split guidelines contained in the 1974 Regional Plan.

6. The Regional Development Strategy be based on shifting the emphasis of employment growth away from the Central Area to other employment centres - with special emphasis on selected nodes along the transitway and the urban communities outside the Greenbelt.

7. (a) Decisions on the Regional Development Strategy not be held in abeyance pending a review of the necessity or timing of inilvidual infrastructure elements, but that these be reviewed in detail in the second stage of the official plan review.

   (b) The Britannia Arterial be deleted from the Regional Official Plan.

8. (a) The Regional Development Strategy be based on achieving urban communities that balance the provisions of jobs, employment and other urban amenities.

   (b) The Strategy maximize the use of public transit and minimize the need for new and expanded roads.

   (c) The strategy minimize infrastructure cost of new development.

9. The Regional Development Strategy be based on the continued protection of agricultural, mineral and environmental resources and that the preparation of rural development policies during the second stage of the official plan review, recognize the primary importance of these resources.

10. The Regional Development Strategy be based on the recognition that serviced villages in close proximity to the urban area are a Regional concern and that these communities be subject to special development policies of the Regional plan.

11. The Regional Development Strategy be based on the principle that the amount of growth in the rural areas of the Region be planned to occur in a relationship to be determined in phase two, to the overall growth rate in the Region.

12. The process outlined on Page 5227, Annex C, be confirmed which would result in a draft official plan for discussion (excluding the transportation chapter) being available in May 1985. (Deferred)

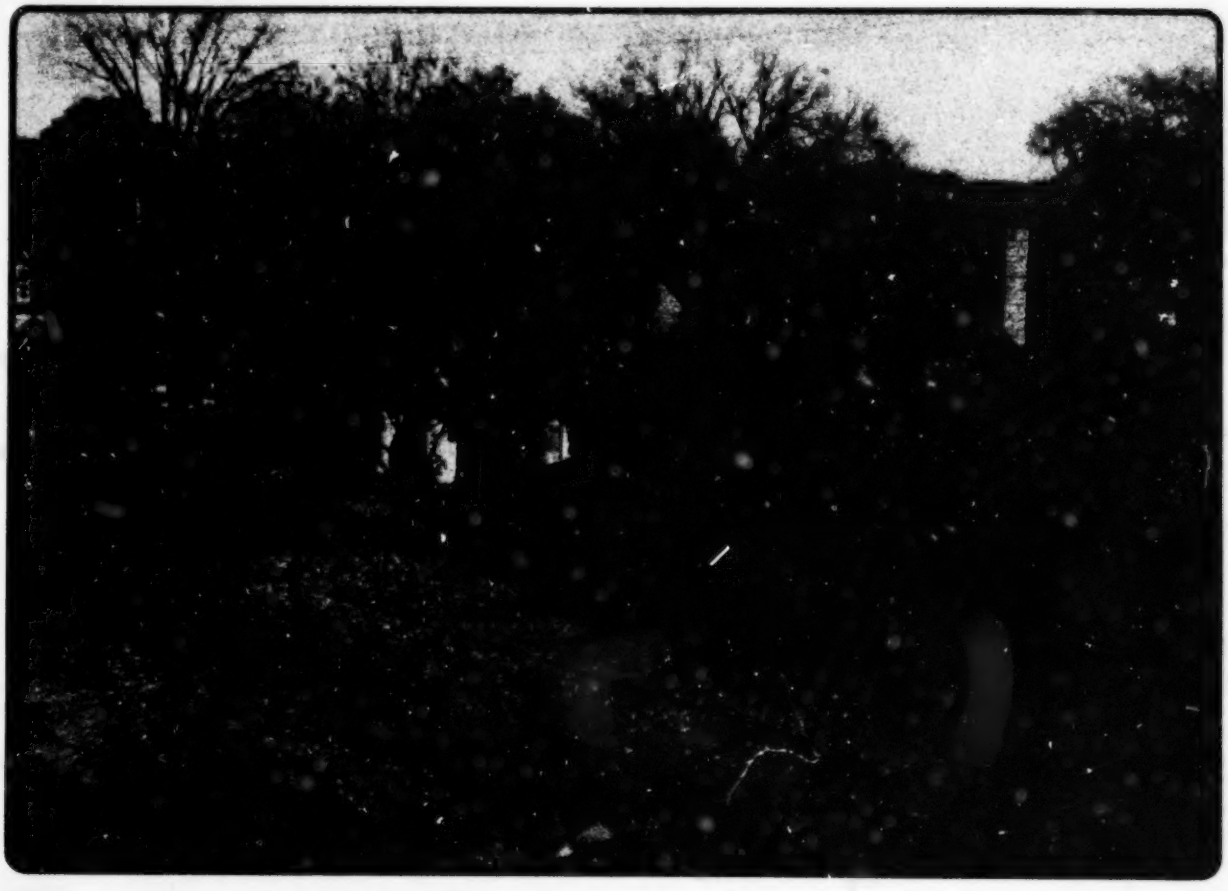
13. The staff as part of Stage 2 of the Official Plan Review investigate the consequences of

    a) increased growth inside the greenbelt as contemplated by the City of Ottawa and

    b) increasing the size of the urban communities outside the greenbelt.

14. In order that 13a) can be carried out the City of Ottawa be requested to confirm the Regional staff's allocation of 34,000 dwelling units or to recommend an alternate allocation consistent with their brief, and consistent with existing zoning and approved neighbourhood plans, by February 15th, 1985.

Zones résidentielles urbaines



Document de travail 6

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

Municipalité Régionale d'Ottawa - Carleton
Service de l'urbanisme
Novembre , 1985

RAPPORTS DISPONIBLES
SUR LA REVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Sommaire des documents de travail sur la révision du plan directeur
2. Stratégie régionale d'aménagement
3. Secteurs d'emploi
4. Secteur central/zone intérieure
5. Installations à l'échelle régionale
6. Zones résidentielles urbaines
7. Logement
8. Aménagement dans la zone rurale
9. Ressources naturelles (agriculture)
10. Contraintes écologiques
11. Protection de l'environnement
12. Ressources écologiques et patrimoniales
13. Transport
14. Mise en oeuvre

(also available in english)

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

ZONES RESIDENTIELLES URBAINES

DOCUMENT DE TRAVAIL

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
SERVICE DE L'URBANISME
Novembre 1985

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	L'intérêt de la région pour les zones résidentielles urbaines	1
3.0	Objectifs régionaux en matière de zones résidentielles urbaines	2
4.0	Questions de politique	4
4.1	Désignation et utilisations permises	4
4.2	Utilisations commerciales et installations communautaires dans les zones résidentielles	6
4.3	Localisation des aménagements résidentiels de densité supérieure	8
4.4	Nouvelles zones résidentielles et nouveaux services de transport en commun	11
4.5	Économie d'énergie	12

1.0 INTRODUCTION

Le Plan directeur de la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton a été adopté en 1974. Il fait l'objet d'une révision en vue d'une mise à jour. Cette révision a donné lieu à la rédaction de plusieurs documents, dont la liste figure à l'intérieur de la couverture recto et qu'on peut se procurer sur demande. Le présent texte constitue une étude du document sur les zones résidentielles urbaines, pour lequel on peut obtenir sur demande un document de base plus élaboré.

L'objet de la révision est l'élaboration de politiques à intégrer dans le Plan directeur régional qui orienteront l'aménagement physique de la municipalité régionale pour les 20 prochaines années et après. La consultation avec le public et les organismes touchés est un élément important du processus de révision, et les particuliers et les groupes sont invités à réagir à ce document et aux autres.

La révision est en deux volets. Le premier volet a pris fin en décembre 1984 avec l'adoption au Conseil régional de 14 recommandations. Le deuxième volet, dans lequel s'inscrit ce document, consiste à élaborer des propositions de politique fondées sur les 14 recommandations. On trouvera les 14 recommandations à l'intérieur de la couverture verso.

2.0 L'INTÉRÊT DE LA RÉGION POUR LES ZONES RÉSIDENTIELLES URBAINES

Le document sur la stratégie régionale d'aménagement propose neuf objectifs régionaux. Les deux qui concernent directement les zones résidentielles urbaines sont les suivants :

- protéger les habitants contre les influences adverses de l'environnement.
- prévoir un système d'utilisation des terrains et de transport qui mette l'accent sur la commodité des déplacements entre destinations et donne une bonne possibilité d'offrir un éventail complet de services publics et d'installations communautaires.

À partir de ces objectifs, nous proposons deux intérêts régionaux pour les zones résidentielles urbaines.

Les zones résidentielles situées dans la partie urbaine de la municipalité sont l'endroit où environ 90 % de la population passe sa vie quotidienne axée sur le foyer. Ces zones comprennent des logements, divers services et installations et certaines formes d'emploi. Les résidents ne doivent pas y être exposés à des dangers pour leur santé ou leur sécurité, vivre dans des zones qui constituent un affront visuel, ou subir les inconvénients d'une mauvaise localisation ou de l'insuffisance des services publics ou des longs trajets à parcourir pour se rendre aux endroits qu'ils ont besoin de visiter dans la zone urbaine. Tout en reconnaissant qu'il ne lui est pas exclusif, nous proposons que la région ait un intérêt pour :

La création d'un milieu de vie sûr, attrayant et commode pour les résidents urbains.

La planification et l'aménagement des zones résidentielles urbaines ont des incidences sur le coût de l'infrastructure et des services publics. La conception globale des zones résidentielles, leur densité d'aménagement, la combinaison d'utilisations des terrains et la mesure dans laquelle les nouveaux aménagements de banlieue son contigus avec l'aménagement existant ont une influence sur les coûts que supportent les municipalités locales, les conseils scolaires et les sociétés d'utilité publique, ainsi que le gouvernement régional. Or, il est souhaitable de garder ces coûts au minimum.

Cependant, il faut bien reconnaître qu'il y a des arbitrages à faire entre l'efficience économique et d'autres considérations non économiques. Dans l'intérêt proposé ci-après, le mot "efficient" signifie que les coûts et les avantages économiques pour la région doivent être équilibrés avec d'autres considérations non économiques, dont les coûts et les avantages sociaux. Nous proposons donc que le deuxième intérêt régional soit pour :

La planification et l'aménagement des zones résidentielles urbaines en fonction de la réalisation efficiente de l'infrastructure et des services régionaux.

3.0 OBJECTIFS RÉGIONAUX EN MATIÈRE DE ZONES RÉSIDENTIELLES URBAINES

Les deux intérêts qui précèdent débouchent sur quatre objectifs régionaux, qui ont trait en partie à la forme des zones résidentielles.

La forme signifie la relation de base ou sous-jacente entre les éléments d'une zone résidentielle. Ces éléments comprennent la localisation et l'étendue du logement de faible, moyenne et forte densité, les zones réservées aux installations communautaires et à l'emploi, et la grille routière.

Il importe que les zones résidentielles soient commodes. La commodité, dans ce contexte, signifie l'amélioration de l'accès aux services locaux et des occasions de se les procurer. Elle suppose tout d'abord des améliorations du transport, p. ex., pour la marche à pied ou la promenade à bicyclette, pour utiliser le transport en commun ou sa voiture personnelle, et, en second lieu, la qualité, la variété et la localisation des services et des installations.

La possibilité de se déplacer à pied et à bicyclette dans une zone résidentielle contribue à l'attrait, à la commodité et à l'économie d'énergie. Quelques liens cyclables et piétonniers stratégiquement situés peuvent souvent abréger considérablement les déplacements à bicyclette et à pied.

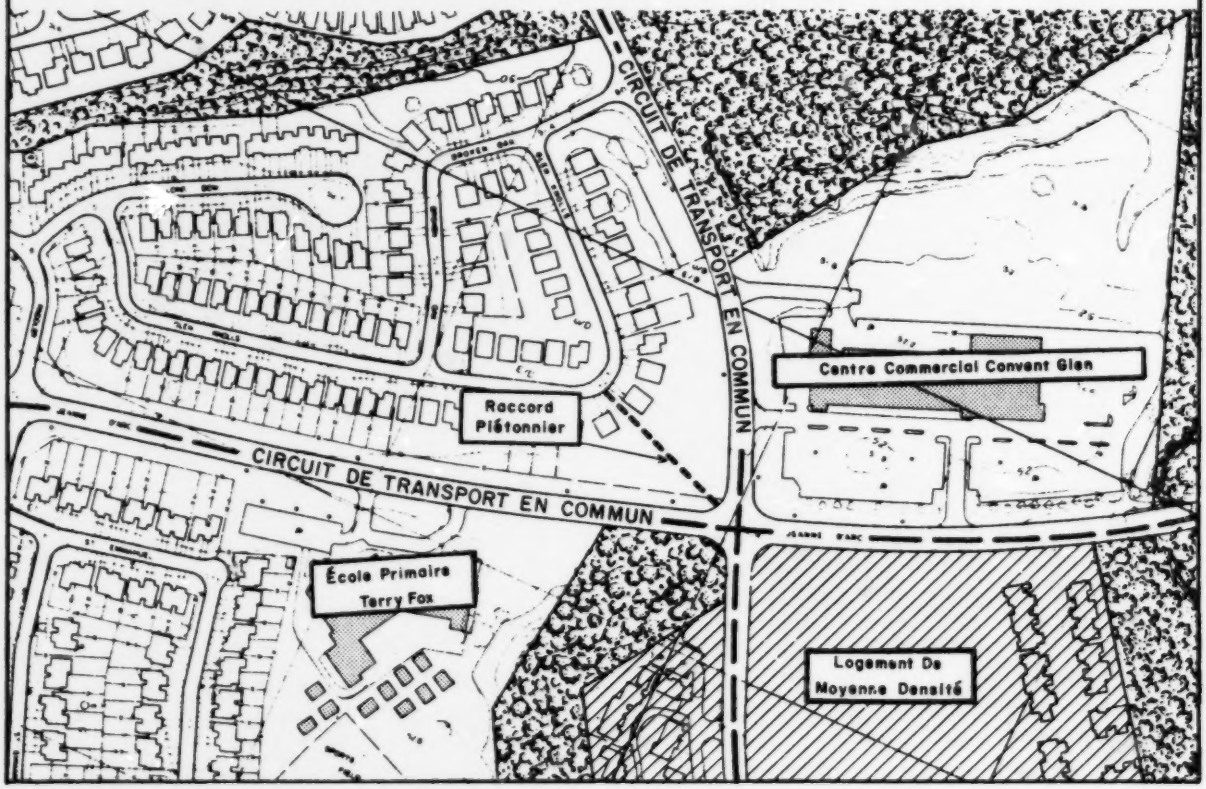
Les centres commerciaux, les lieux de culte, les écoles et les autres installations communautaires seront d'autant plus commodes pour les résidents locaux qu'ils seront proches. Cela ne signifie pas que tout le monde utilisera les installations dans sa zone locale. Il subsiste toujours un élément de choix. Cependant, il est important de donner l'occasion d'utiliser les installations locales. Naturellement, la combinaison souhaitable de services et d'installations variera d'une zone à l'autre selon le besoin. Ainsi, il peut être nécessaire de prévoir des garderies éducatives dans une zone, des centres d'hébergement pour adolescents dans une autre, et des programmes de dépistage pour les personnes âgées dans une autre.

En général, la commodité va de pair avec l'économie d'énergie pour fins de transport, p. ex., les trajets sont d'autant plus commodes et économiques en énergie qu'ils sont courts. Cependant, l'économie d'énergie présente un deuxième aspect qui ne concerne pas les déplacements, à savoir les possibilités de réduire les quantités d'énergie classique utilisées pour le chauffage des locaux et le chauffage de l'eau. On peut assurer cette possibilité en orientant les rues et les lots à bâtir en fonction d'un bon accès au soleil, de manière à permettre l'utilisation de systèmes d'énergie solaire actifs et passifs.

L'efficacité des circuits de transport en commun fondée sur une bonne planification des collecteurs sera commode pour les résidents, favorisera une plus grande fréquence du service de transport en commun pour tous les résidents, fera économiser de l'énergie et réduira les frais d'exploitation du transport en commun. Selon certains indices, que

Figure 1

Raccord Piétonnier aux Écoles, au Centre Commercial et au Transport en Commun



nous examinerons plus en détail plus tard, le nombre d'utilisateurs du transport en commun augmente si les logements de moyenne et forte densité sont situés près des circuits de transport en commun et des stations du couloir de transport en commun. La localisation appropriée des autres utilisations des terrains dans les zones résidentielles a aussi des incidences sur l'organisation des services régionaux de transport.

Il en découle trois objectifs :

1. **Tenir compte de la commodité et de l'économie d'énergie dans la planification des zones résidentielles.**

2. **Appuyer la prestation d'une vaste gamme de services et d'installations dans les zones résidentielles.**

3. **Veiller à ce que la localisation des utilisations et la grille des rues des zones résidentielles contribuent à l'efficience des services régionaux de transport.**

La croissance prévue de population amènera du changement. Il faudra peut-être créer ou améliorer des routes, des couloirs de transport en commun et de grandes canalisations (l'infrastructure régionale) et réaliser de nouvelles installations communautaires. Tout cela aura un effet sur certaines zones

résidentielles. Reconnaissant ce fait nous proposons l'objectif régional suivant :

4. **Assurer l'infrastructure et les services de transport en commun régionaux ainsi que l'occasion de nouvelles installations communautaires présentant le minimum d'incidences contraires sur la qualité de la vie dans les zones résidentielles.**

4.0 QUESTIONS DE POLITIQUE

4.1 Désignation et utilisations permises

La figure 2 indique les zones qu'on envisage de désigner comme résidentielles. Elles servent ou serviront surtout au logement de divers types. Un document distinct sur le logement traite de l'approvisionnement suffisant de logements de divers types et modes d'occupation, notamment des logements pour besoins spéciaux. Cet autre document propose que le Conseil encourage les municipalités locales, sans toutefois les obliger, à permettre des foyers de groupe dans toutes les zones à désignation ou zonage résidentiel.

Les zones résidentielles renferment aussi des utilisations commerciales et des installations communautaires, dont certaines sont destinées à répondre aux besoins d'une petite zone locale (p. ex., les dépanneurs), alors que d'autres répondent aux besoins d'un vaste secteur (p. ex., maisons de soins, magasins spécialisés). Dans l'un et l'autre cas, ces utilisations se prêtent, de par leur nature et leur étendue, à une localisation dans des zones essentiellement résidentielles.

Le logement peut être le lieu de l'exercice d'une profession. L'exercice d'une profession à la maison est l'utilisation secondaire d'un logement par l'occupant comme lieu de travail (l'utilisation primaire demeurant résidentielle). On en a des exemples dans les bureaux de professionnels et d'entreprises de consultation, de commerçants et d'entrepreneurs; la fabrication à petite échelle et la réparation de petits articles; les ateliers de tailleurs et de coiffeurs; et les studios pour artistes ou artisans.

Il est possible que l'adoption de politiques plus permissives concernant l'exercice d'une profession à domicile puisse réduire les déplacements, ce qui entraînerait des économies d'énergie et une augmentation des services à assurer dans les zones résidentielles. En outre, il est possible que l'utilisation de la nouvelle technologie des communications, permettant, par exemple, à des gens de travailler à la maison sur terminal d'ordinateur, amène la nécessité de faire une réévaluation fondamentale de la politique relative à l'exercice d'une profession à domicile.

L'exercice d'une profession à domicile est réglementé par les municipalités locales essentiellement par le biais des plans directeurs et des arrêtés de zonage locaux. Le plan directeur régional existant ne dit rien sur ces utilisations dans les zones résidentielles. Par le passé, le Conseil a approuvé une recommandation invitant les municipalités locales à étudier les incidences qu'aurait une libéralisation des politiques concernant l'exercice d'une profession à domicile. Dans la mesure où l'intention est d'encourager, plutôt que d'obliger, les municipalités locales à permettre l'exercice d'une profession à domicile, nous recommandons que le plan directeur régional demeure muet sur la question.

Un grand nombre de zones résidentielles sont délimitées par des artères dont la fonction première est la circulation routière. (En général, les artères sont des routes régionales, mais les routes régionales ne sont pas toutes des artères.) Dans d'autres zones plus anciennes, les terrains situés le long de ces artères ont été aménagés pour

des utilisations non résidentielles axées sur l'automobile, comme des motels, des stations-service, des concessions d'automobiles et des restauvolants, ainsi que des centres commerciaux communautaires et de quartier. On en a des exemples sur certaines parties de l'avenue Carling, de la rue Bank (sud) et du boulevard St-Laurent.

Il y a trois grandes préoccupations relatives à l'aménagement de ces segments commerciaux : 1) leurs incidences sur la capacité des routes pour la circulation routière; 2) leurs incidences sur la réalisation des objectifs de distribution de l'emploi; et 3) leurs incidences locales sur les utilisations adjacentes.

On réduit les incidences routières des segments commerciaux existants en exigeant l'aménagement de points d'accès, de voies de virage, et ainsi de suite pendant le processus de contrôle de l'aménagement (plan de localisation). Dans les nouvelles zones, on peut réduire les incidences routières par l'aménagement de voies de service distinctes et le partage des points d'accès.

Pour ce qui est des incidences sur la distribution de l'emploi, les renseignements disponibles permettent de croire que l'emploi se situe généralement dans les endroits préférés. Le plan directeur régional existant ne prévoit pas de critères particuliers pour décider de la mesure dans laquelle il vaudrait mieux situer une utilisation commerciale dans les zones d'emploi désignées. En général, telle est l'approche proposée pour le plan directeur révisé, à deux exceptions près.

D'abord, dans le document sur les secteurs d'emploi, il est proposé que les centres commerciaux à l'échelle communautaire (de 10 000 à 25 000 mètres carrés d'espace louable brut ou de 108 000 à 269 000 pieds carrés) ne soient permis que dans les secteurs d'emploi intensif (selon la désignation du plan directeur régional). Le plan existant permet les centres commerciaux communautaires (9 290 à 23 225 mètres carrés d'espace louable brut ou 100 000 à 250 000 pieds carrés) dans les zones résidentielles selon les dispositions des plans directeurs locaux ainsi que dans les segments commerciaux que nous avons vus plus haut.

En second lieu, le document sur les secteurs d'emploi recommande aussi que les polycliniques médicales de plus de 2 000 mètres carrés (21 500 pieds carrés) et les immeubles à bureaux de plus de 5 400 mètres carrés (58 100 pieds carrés) soient tenus de s'installer dans des secteurs d'emploi intensif.

Dans les deux cas, ces politiques proposées visent à accroître au maximum l'accessibilité des routes et du transport en commun pour les utilisations qui attirent de grands nombres de personnes, qui contribuent à un dosage intéressant d'utilisations dans les secteurs d'emploi intensif, et qui réduisent au minimum la circulation dans les zones résidentielles urbaines.

Les incidences des segments commerciaux existants sur les utilisations résidentielles adjacentes sont essentiellement déterminées par les dispositions des arrêtés de zonage et de contrôle des plans de localisation au niveau local. Dans certaines vieilles zones résidentielles, les utilisations commerciales bien planifiées et bien conçues peuvent assurer un tampon entre une zone résidentielle et le bruit et les vibrations causés par la circulation sur une route importante. Les utilisations commerciales le long du Queensway dans le centre-ville en constituent un exemple.

Dans le cas des segments existants, puisque l'aménagement et le zonage commerciaux existent depuis un certain temps et que les objectifs régionaux ne semblent pas menacés, on propose que les municipalités locales désignent et réglementent ces segments existants par le biais de plans directeurs et d'arrêtés de zonage locaux.

Dans le cas des nouvelles artères longeant les zones résidentielles, on prévoit qu'une bonne planification et une bonne conception (p. ex., recul d'emplacement ("backlotting"), bermes, et parfois localisation d'utilisations commerciales et communautaires de type et d'échelle appropriés dans des zones essentiellement résidentielles) suffiront pour protéger les utilisations résidentielles contre le bruit et les vibrations causés par la circulation sur ces routes. On s'attend qu'il y ait des emplacements convenables disponibles pour les utilisations commerciales axées sur l'automobile dans les segments commerciaux existants et le long des artères longeant les secteurs d'emploi désignés dans le plan directeur régional.

1. **Les zones résidentielles indiquées dans la figure 2 seront affectées essentiellement à des fins résidentielles. Les utilisations non résidentielles conçues pour répondre aux besoins des zones résidentielles sont aussi permises. En outre, pour les segments commerciaux existants le long des artères en bordure des zones résidentielles urbaines, les plans directeurs locaux peuvent prévoir une désignation et un zonage pour utilisation commerciale, pourvu que ne soient pas compromis la fonction de la route pour la circulation routière ni l'atteinte des objectifs régionaux en matière de distribution de l'emploi.**

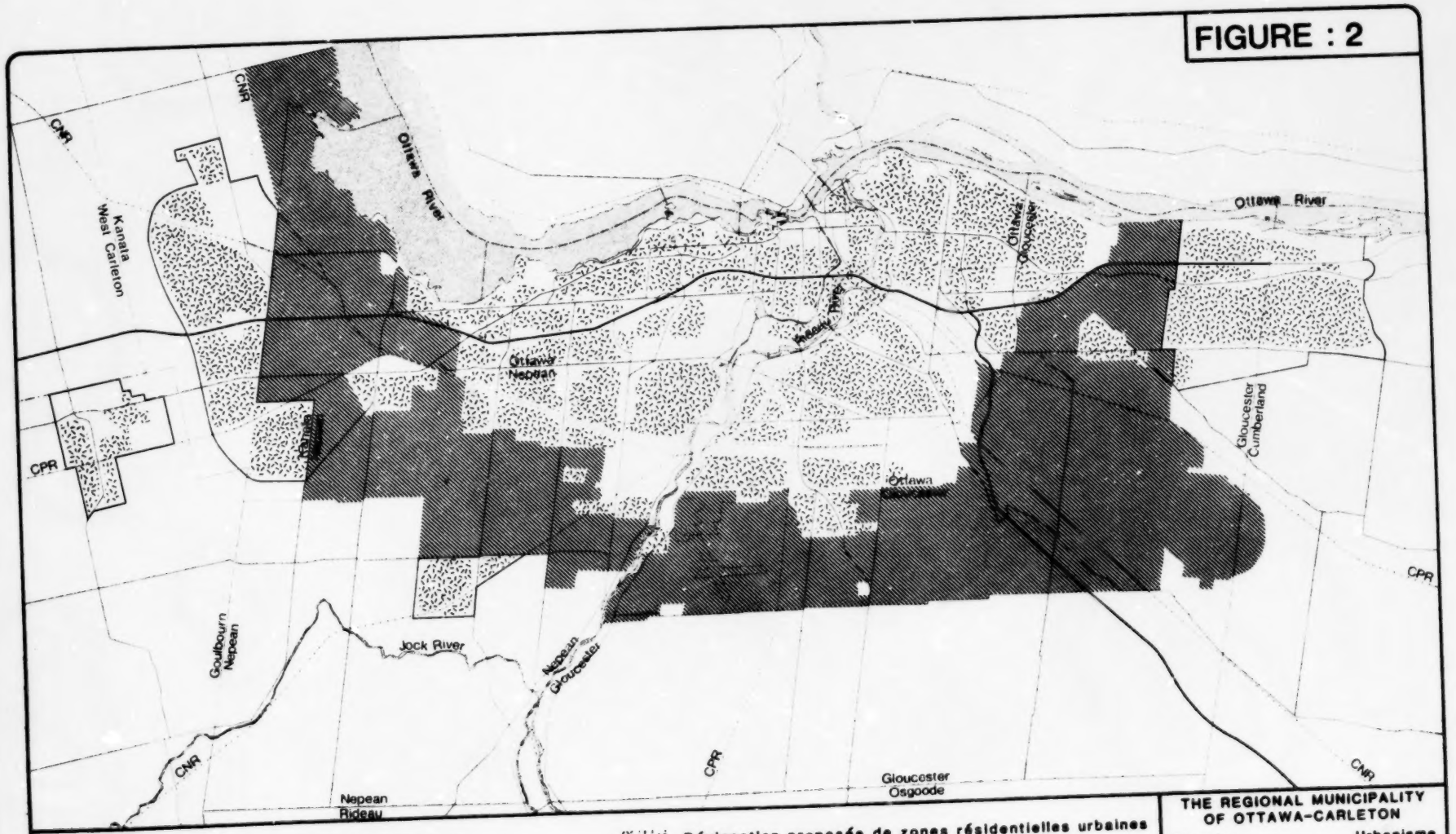
4.2. Utilisations commerciales et installations communautaires dans les zones résidentielles

En fonction de ce qui précède, il importe de prévoir des utilisations commerciales et des installations communautaires convenables pour répondre aux besoins des résidents. Alors que les politiques de planification ne peuvent garantir ces utilisations et installations, il est possible d'en prévoir la possibilité en envisageant une disponibilité suffisante d'emplacements.

Pour les utilisations destinées à répondre aux besoins des résidents, il importe d'avoir un bon accès piétonnier et cyclable. Un dépanneur n'est pas très commode si l'on hésite à y envoyer son enfant à bicyclette. Il importe donc que plan régional comporte un mécanisme assurant un accès piétonnier et cyclable sûr et commode.

Une considération importante touchant la localisation des installations communautaires comme les écoles, les centres de service communautaire, les maisons de soins et les foyers pour personnes âgées est le réseau de transport en commun. Si ces installations ne sont pas situées dès le départ dans une rue desservie par le transport en commun, les pressions exercées pourraient obliger à étendre les circuits de transport en commun dans des rues qui n'auront été ni conçues ni construites pour la circulation des autobus. Cela peut entraîner des coûts supplémentaires pour OC Transpo et avoir des répercussions défavorables sur les résidences bordant ces rues.

FIGURE : 2



ZONES RÉSIDENTIELLES URBAINES

Désignation proposée de zones résidentielles urbaines

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale Échelle
2.5 0 2.5km.

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR, OCTOBRE 1985

Le regroupement d'installations connexes comme les parcs, les centres communautaires et les écoles est un principe de planification bien établi. Ce regroupement permet le partage des installations et augmente la commodité et la possibilité d'économie d'énergie en favorisant les déplacements ayant plusieurs objets. Par conséquent, nous recommandons l'intégration de ce principe dans le plan directeur.

Ces politiques de planification régionale peuvent être mises en oeuvre par le biais de la fonction d'approbation des plans directeurs locaux et des plans de lotissement que le ministère des Affaires municipales a délégués au Conseil régional. Par conséquent, nous proposons la politique régionale suivante :

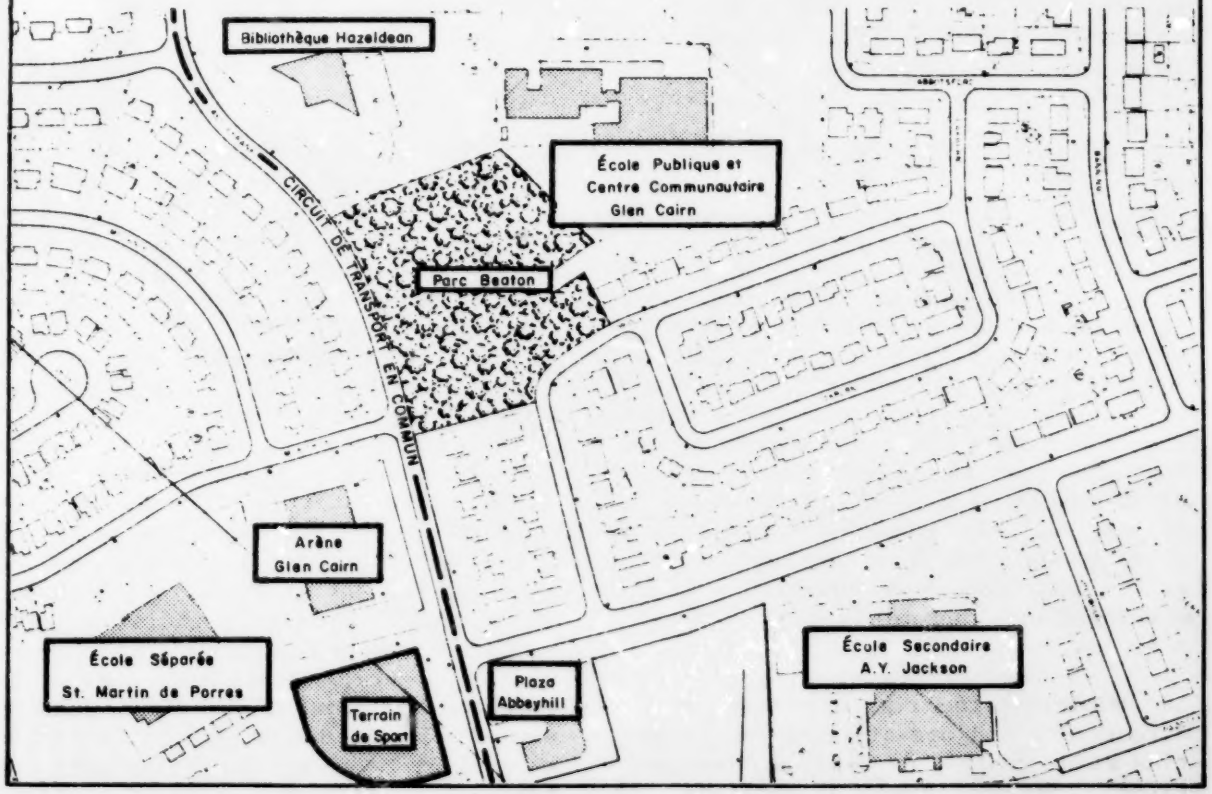
2. Lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans de lotissement, des plans de copropriété, des arrêtés de zonage et des plans de localisation ou de toute modification à l'un ou l'autre de ces plans, le Conseil prend en compte, selon le cas :

(i) la disponibilité d'emplacements pour des installations commerciales et communautaires pour répondre aux besoins des zones résidentielles;

(ii) la sécurité et la commodité de l'accès piétonnier et cyclable aux installations commerciales et communau-

Figure 3

Installations Communautaires Groupées



taires répondant essentiellement à des besoins locaux;

(iii) le regroupement d'installations communautaires connexes; et

(iv) la localisation des installations communautaires sur les circuits de transport en commun.

La politique recommandée traite de la localisation des installations communautaires, dont un accès commode pour ceux qui se déplacent à pied, à bicyclette et par transport en commun. Le plan directeur existant contient aussi des politiques au sujet de l'examen du besoin de certaines installations communautaires et de leur qualité. Nous ne recommandons pas l'inclusion de telles politiques dans le plan directeur révisé. Dans certains cas, d'autres organismes particuliers ont le mandat et les connaissances spécialisées qu'il faut pour examiner les besoins de service; dans d'autres cas, la planification détaillée des services exige plus de souplesse que ne le permet le processus du plan directeur.

Par exemple, dans le cas des maisons de soins, et des foyers pour personnes âgées, le Conseil de santé pour le district d'Ottawa-Carleton a le mandat et les connaissances spécialisées pour établir les besoins sanitaires des personnes âgées. Dans le cas des services assurés par les municipalités locales (police et protection-incendie, bibliothèques, parcs locaux et centres communautaires), nous recommandons que les municipalités locales établissent elles-mêmes leurs priorités et se donnent des politiques appropriées dans leurs plans directeurs locaux. Naturellement, les quatre conseils scolaires doivent examiner le besoin d'écoles.

La municipalité régionale travaille directement à l'organisation de garderies et de centres de service communautaire (installations qui abritent un certain nombre d'organismes gouvernementaux ou volontaires assurant des services sociaux à un secteur géographique donné). Par conséquent, il est logique que la région examine le besoin et la disponibilité de ces services. Cependant, la planification efficace de l'administration de services doit se faire dans un délai plus bref, de façon plus détaillée et avec plus de souplesse que ne le permet le processus du plan directeur. C'est pourquoi nous suggérons que le Conseil examine le besoin de garderies et de centres de service communautaire de façon régulière en dehors du cadre du plan directeur.

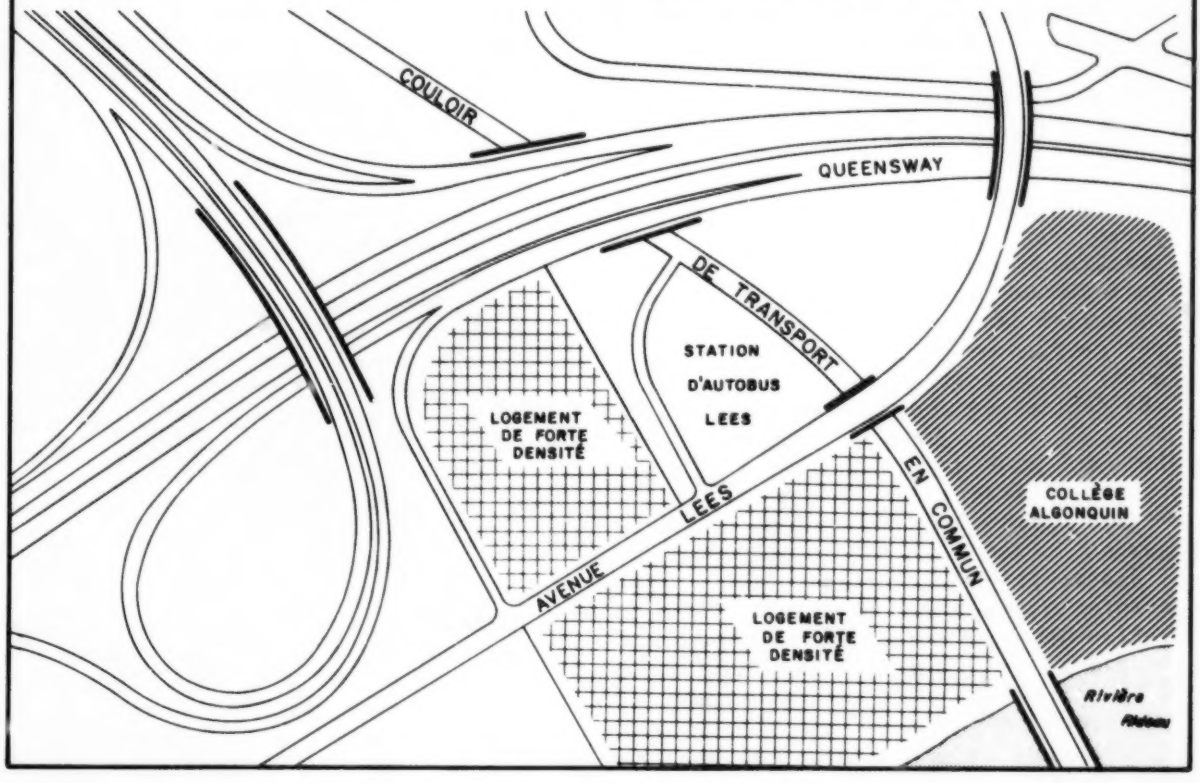
4.3. Localisation des aménagements résidentiels de densité supérieure

Le terme "densité supérieure" désigne les aménagements résidentiels de moyenne et forte densité. "Forte densité" ne signifie pas "immeubles en hauteur"; il y a de multiples formes d'aménagement de faible et moyenne hauteur qui permettent une forte densité sur le plan du nombre de logements par hectare.

Il est généralement accepté que l'aménagement résidentiel de densité supérieure doit se situer là où le service de transport en commun est bon. Selon une recherche effectuée à Toronto, même si les gens sont disposés à marcher 350-450 mètres jusqu'à un arrêt d'autobus, le pourcentage de personnes qui utilisent effectivement le transport en commun diminue avec la distance à l'intérieur de cette zone de 350-450 mètres. L'éloignement acceptable d'une station de transport en site propre est beaucoup plus grand, et l'enquête de Toronto a démontré que les gens qui veulent utiliser régulièrement le transport en commun choisissent de se loger près des stations de transport en site propre. Il s'ensuit que, si le logement de moyenne et forte densité est situé près des arrêts de transport en commun, le nombre d'utilisateurs des transports en commun sera plus élevé

Figure 4

Logement de forte densité à proximité des stations du couloir de transport en commun



que si le logement de moyenne et de forte densité est plus éloigné des arrêts.

Parmi les avantages secondaires, il faut compter les économies d'énergie. Une étude réalisée à Portland (Oregon) a fait constater qu'on pourrait économiser 38 milliards de BTU d'énergie par an si les logements de moyenne et forte densité étaient situés le long des circuits de transport en commun, près des stations de transport en commun et à côté des centres d'emploi et des centres commerciaux.

Un dernier facteur dans le choix de l'emplacement pour les aménagements résidentiels de forte densité est le volume de la circulation dans les zones résidentielles. Puisque les circuits de transport en commun dans les zones établies sont généralement le long des grandes routes (artères dans les vieilles zones établies et collecteurs dans les zones plus récentes), les aménagements de densité supérieure à ces endroits auront les incidences les plus faibles pour ce qui est de l'augmentation de la circulation sur les routes locales.

Le système de couloirs de transport présentement en construction dans Ottawa-Carleton créera des occasions d'aménagement et de réaménagement près d'un grand nombre de stations. On estime que l'aménagement d'utilisations résidentielles de densité supérieure près des stations du couloir de

transport en commun, particulièrement des stations voisines des centres commerciaux et des centres d'emploi, étendra les avantages de la commodité et de l'accès (au transport en commun et aux biens et services) à un nombre maximum de personnes. La figure 5 indique les emplacements des stations, p. ex., South Keys, Baseline et les centres-villes de Kanata et d'Orléans, où l'aménagement de centres d'emploi à utilisations mixtes (qui peuvent comporter des zones résidentielles de forte densité ou être situées tout près) est la solution de rechange préférée. À d'autres stations, particulièrement Westboro, Lees, Hurdman, Riverview et Lebreton, on n'envisage pas de centre d'emploi, mais il peut y avoir des possibilités d'aménagement résidentiel de densité supérieure.

Il est jugé important d'étudier ces possibilités et, si elles sont confirmées, d'élaborer des plans d'aménagement convenables. Nous recommandons l'élaboration de plans pour nous assurer que les services locaux soient suffisants pour permettre l'aménagement proposé, que soit prévu un accès piétonnier commode aux stations de transport en commun, et que soient définies et prises toutes les mesures nécessaires pour favoriser la compatibilité avec les utilisations des terrains adjacents.

Certains emplacements situés près des stations du couloir de transport en commun ont déjà un zonage qui permet l'aménagement résidentiel de moyenne et forte densité. Bien que les études signalées plus haut soient toujours en cours, il importe de ne pas réduire les densités résidentielles possibles déjà établies.

Enfin, il y a des stations où la stabilité de l'aménagement existant et la non-disponibilité de terrains vacants indiquent que le réaménagement en fonction de densités supérieures ne pourrait se faire qu'à très long terme. Pour ces stations, nous ne proposons pas d'études immédiates.

En résumé, les emplacements préférés pour l'aménagement résidentiel de densité supérieure sont situés le long des circuits de transport en commun sur les artères ou les collecteurs, près des stations du couloir de transport en commun, et près des centres d'emploi et des centres commerciaux. Par conséquent, nous proposons les politiques suivantes :

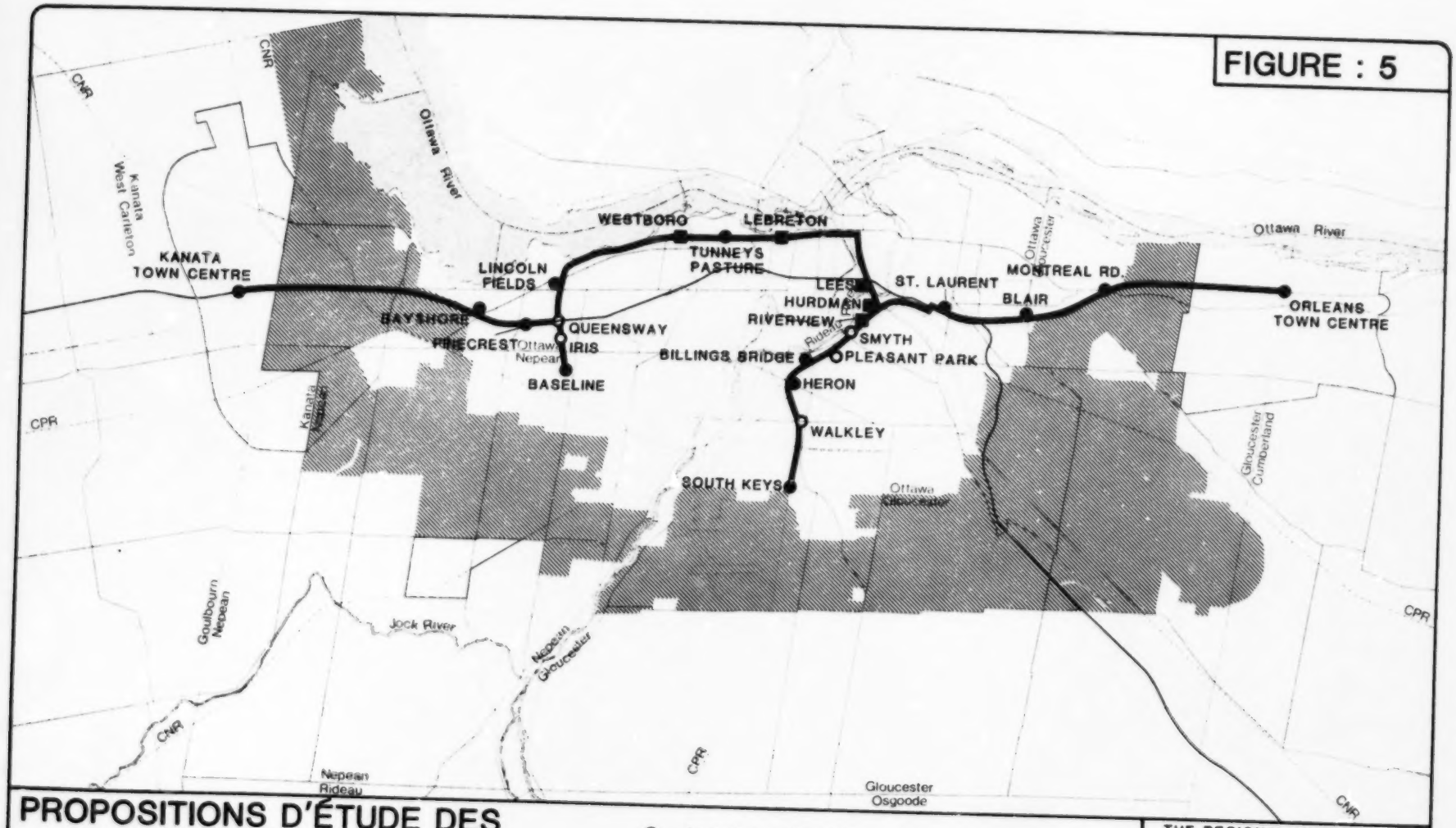
3. Lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans de lotissement, des plans de copropriété, des arrêtés de zonage et des plans de localisation ou de toute modification à l'un ou l'autre de ces plans, le Conseil s'assure :

(i) que tous les nouveaux aménagements de forte densité sont situés dans des rues où le service de transport en commun est déjà assuré ou proposé;

(ii) tous les nouveaux aménagements de moyenne densité sont situés dans des rues où le service de transport en commun est déjà assuré ou proposé ou sont plus près de ces rues que les aménagements de faible densité.

Il est reconnu qu'il pourrait être impossible d'atteindre ces normes dans le cas des aménagements intercalaires, mais le Conseil les appliquera à tout nouvel aménagement ainsi qu'aux aménagements intercalaires dans toute la mesure du possible.

4. Le Conseil régional déclenchera la préparation de plans pour coordonner l'aménagement d'utilisations résidentielles de moyenne et de forte densité dans les zones situées près des stations du couloir de transport en commun. Ces plans seront préparés conjointement avec la municipalité locale touchée et ses propriétaires.



PROPOSITIONS D'ÉTUDE DES STATIONS DU COULOIR DE TRANSPORT EN COMMUN

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR, OCTOBRE 1985

- ● Accent sur l'emploi
- ■ Accent sur les résidences
- ○ Pas d'étude proposée

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale Échelle
2.5 0 2.5km.

Ces études serviront à évaluer les services requis pour appuyer l'aménagement proposé et déterminer la localisation et la densité des utilisations des terrains. Le plan comportera des dispositions pour l'accès piétonnier aux services de transport en commun ainsi que des politiques favorisant la compatibilité avec les utilisations des terrains adjacents et le réseau routier local.

À la demande d'une municipalité régionale, le Conseil régional participe à la préparation de plans semblables pour d'autres zones ayant un bon accès au transport en commun.

5. **Jusqu'à l'établissement de ces plans, lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans de lotissement, des plans de copropriété, des arrêtés de zonage et des plans de localisation ou de toute modification à l'un ou l'autre de ces plans, le Conseil s'assure :**

   (i) que les densités résidentielles établies dans les plans directeurs et les arrêtés de zonage locaux existants pour les zones situées près des stations du couloir de transport en commun ne sont pas réduites;

   (ii) que l'on ménage un accès piétonnier entre les stations du couloir de transport en commun et les utilisations des terrains adjacents.

4.4 Nouvelles zones résidentielles et nouveaux services de transport en commun

Depuis plusieurs années, la région applique des principes directeurs en matière de transport en commun aux nouveaux lotissements résidentiels et industriels. Les principes directeurs visent à assurer un accès commode aux utilisateurs du transport en commun et à permettre des services efficients de transport en commun.

Le premier ingrédient est un réseau de collecteurs bien conçu. (Dans les nouvelles zones résidentielles, les circuits de transport en commun sont essentiellement situés sur des collecteurs; dans les vieilles zones, qui ont souvent été conçues sans collecteurs, le service de transport en commun est essentiellement offert sur les artères.) Il est possible d'offrir un service de transport en commun meilleur et plus commode, chaque fois que des réseaux de collecteurs bien conçus permettent des circuits efficaces de transport en commun. Une géométrie appropriée de la chaussée et la conception du revêtement peuvent réduire au minimum le bruit et les vibrations causés par la circulation des autobus.

Lien piétonnier/cyclable avec l'arrêt de transport en commun

Il importe en outre de créer un bon accès piétonnier aux arrêts de transport en commun. Cela concerne les objectifs de commodité et d'économie d'énergie et l'organisation efficiente des services régionaux de transport. Il est possible de favoriser en outre l'efficience par l'échelonnement des nouveaux aménagements résidentiels pour éviter toute solution de continuité, de

manière à ne pas faire passer les autobus au travers de vastes aires vacantes où il n'y a pas de passagers à faire monter ou à faire descendre.

Par conséquent, nous proposons les politiques suivantes :

6. **Lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans de lotissement, des plans de copropriété, des arrêtés de zonage et des plans de localisation ou de toute modification à l'un ou l'autre de ces plans, pour les nouvelles zones résidentielles, le Conseil s'assure :**

   (i) que les réseaux de collecteurs permettent la prestation efficiente de circuits de transport en commun dans un rayon d'environ 400 mètres de tous les immeubles.

   (ii) qu'on a prévu des allées revêtues toutes saisons afin de réduire les distances de marche entre les résidences et les arrêts de transport en commun.

   (iii) qu'il y a des trottoirs sur toutes les rues desservies par le transport en commun.

7. **Lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans de lotissement, des plans de copropriété, des arrêtés de zonage ou de toute modification à l'un ou l'autre de ces plans, le Conseil peut exiger l'échelonnement de l'aménagement pour réaliser un développement contigu et la prestation efficiente des services régionaux, y compris le transport en commun.**

4.5. Économie d'énergie

Il a été question plus haut de l'économie de l'énergie des transports par des mesures d'encouragement de la marche à pied, du cyclisme et de l'utilisation des transports en commun. Il est aussi possible d'économiser de l'énergie en orientant les bâtiments vers le sud afin d'utiliser l'énergie solaire dans des systèmes actifs ou passifs.

La façon la plus simple de donner un accès solaire aux murs faisant face au sud est de prévoir le plus grand nombre possible de rues locales allant d'est en ouest. On peut y arriver par le biais des approbations des plans directeurs locaux, des plans secondaires et des plans de lotissement. Par conséquent, nous proposons la politique suivante pour le plan directeur régional :

8. **Lors de l'approbation ou de l'étude des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans de lotissement ou de toute modification à l'un ou l'autre de ces plans, le Conseil s'assure de prévoir dans toute la mesure du possible de bonnes possibilités de construire les immeubles de manière qu'ils fassent face au sud.**

Dans le plan directeur existant, une zone de la partie nord du Kanata urbain est désignée comme "collectivité d'économie d'énergie". L'objectif consiste à établir une collectivité desservie par le chauffage urbain à l'eau chaude. Le Conseil régional examine présentement la possibilité d'aménager dans la région des usines de transformation des déchets en énergie. Nous proposons de maintenir la désignation et les politiques existantes, à savoir :

9. **Les terrains désignés comme "zone résidentielle d'économie d'énergie" seront utilisés pour les fins d'une collectivité d'économie d'énergie, dont la population ne dépassera pas 2 200 logements (8 000 personnes) et comptera dans la population de 75 000 à 100 000 habitants prévue pour la Collectivité urbaine de l'Ouest. La zone ne sera aménagée**

qu'après l'approbation d'un plan secondaire détaillé acceptable pour la ville de Kanata et la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton. Ce plan fixera les critères d'aménagement d'une collectivité d'économie d'énergie et envisagera, entre autres choses :

(i) le chauffage urbain à l'eau chaude pour tous les logements;

(ii) la responsabilité spécifiée à l'égard de la propriété, de la gestion, et de l'exploitation continue du système de chauffage urbain et de sa surveillance;

(iii) l'établissement de barèmes et d'un examen des tarifs acceptables pour le ministère de l'Énergie;

(iv) des assurances que la ville de Kanata n'engagera pas de coûts financiers par suite de l'aménagement d'installations de chauffage urbain; et

(v) le plan secondaire comportera des dispositions pour l'implantation, l'isolation, le paysagement, la conception architecturale originale, et d'autres considérations nécessaires pour accroître le plus possible l'économie d'énergie.

ERRATA

(Remplacer la page converture arrière par la page qui suit.)

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude, étant donné que cette étude établira les mécanismes régissant la croissance dans la Collectivité urbaine du Sud, notamment, un seuil de population de 75 000 habitants dans chacune des Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest, le prolongement de la construction d'un couloir de transport en commun jusqu'aux centres-villes de Kanata et d'Orléans, et des niveaux minimums d'emploi dans ces collectivités (un niveau rationnel établi par le biais d'une étude technique à la phase 2).

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'aménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985. (Reporté)

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

   a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

   b) de l'augmentation de la taille des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour le 15 février 1985.

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude.

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'aménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985.

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

   a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

   b) de l'augmentation de la taille de la Collectivité urbaine de l'Est, telle qu'elle est envisagée par le canton de Cumberland.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour la fin de décembre 1984.